

ملحق

العدد ٨٣ السنة الثالثة

الجريدة الرسمية لامارة شرقي الاردن

عمان: السبت في ١٦ المحرم ١٣٥١ و ٢١ مايس ١٩٣٢

مذاكرات المجلس التشريعي

محضر الجلسة الثانية للدورة فوق العادة الثالثة للمجلس التشريعي الاردني الثاني

المنعقدة بتاريخ ١٢—٥—١٩٣٢

الفهرس

	الصحيفة
تصديق قانون اضافة مادة الى قانون الجمارك	٢٧٠—٢٧١
« « فقرة الى المادة (٨) من قانون الانتقال والسفر	٢٧١—٢٧٤
رأي العضو حسين باشا بأبدال عبارة واردة في الارادة السنية المنشوره في العدد ٣٤٦ من الجريدة الرسمية	٢٧٤
تصديق قانون سكك الحديد من المادة (١) الى المادة (١٥)	٢٧٤—٢٨١
مواضيع الجلسة القادمة	٢٨١

٨٩

الجلسة الثانية

للدورة فوق العادة الثالثة

انعقدت الجلسة الثانية للدورة فوق العادة الثالثة للمجلس التشريعي الاردني الثاني فى الساعة العاشرة من يوم الخميس المصادف ٦ محرم الحرام لسنة ١٣٥١ و ١٢ مايس لسنة ١٩٣٢ برئاسة فخامة رئيس الوزراء وحضور اكثرية قانونية ،ولم يتغيب عن الحضور سوى سعيد بك المفتي وهاشم بك خير وصالح باشا العوران ومحمد باشا السعد وحمد باشا بن جازي وحديثه باشا الخريشه وماجد باشا العدوان ·

الرئيس — افتتح الجلسة ،فليقرأ الضبط ·

(قرئ)

شكري بك — عندنا قرار اللجنة المالية حول مشروع قانون اضافة مادة الى قانون الجمارك والمكوس لسنة ١٩٢٦ كما سأتلوه عليكم :

« اجتمعت اللجنة المالية بتاريخ ١٠—٥—١٩٣٢ وبعد التدقيق في مشروع قانون اضافة مادة الى قانون الجمارك والمكوس لسنة ١٩٢٦ قررت قبوله بالصيغة الآتية : —

تضاف المادة التالية كذيل لقانون الجمارك والمكوس لسنة ١٩٢٦ :

يصرح بمرور البضائع من شرقي الاردن بطريق التوسط (الترانسيت) ويجوز اعادة الرسم المدفوع عنها الى التاجر او الى صاحبها المقيد اسمه في وصول الرسم المذكور وذلك بموجب الشروط التي تعينها دائرة الجمارك والمكوس على ان يستوفى عنها رسم المرور (الترانسيت) بمعدل واحد في المائة من قيمتها مع مراعاة شروط اتفاقيات المرور بين بلاد شرقي الاردن والبلاد الاخرى » ·

لقد تصرفنا في اللجنة المالية تصرفاً خفيفاً في تعديل صيغة هذا المشروع ،بقصد جعل اغراضه واضحة وبعيدة عن الالتباس من دون ان نغير شيئاً في المعنى كما ترون ، ومع ذلك فلزيادة الايضاح اذكر ان المقصود من عبارة (ويجوز اعادة الرسم المدفوع عنها الى التاجر او الى صاحبها المقيد اسمه في وصول الرسم المذكور) هو ان البضائع قد تجلب من قبل تاجر ثم يبيعها هذا التاجر جملة الى شخص آخر فيدفع رسومها ، ان هذا الشخص هو المعنى بعبارة (او الى صاحبها المقيد اسمه في وصول الرسم) ·

اما عبارة (بموجب الشروط التي تعينها دائرة الجمارك والمكوس) فان الغرض منها ، هو اعطاء الحق للدائرة المذكورة في ان تعين الطرق التي يجب ان تمر البضائع منها ، وان تشترط ابراز

شهادة من مرجع معين تؤيد وصول البضائع الى مواردها في البلاد الاخرى ، وان تعين شكل الشهادة وما ينبغي ان تحتوي عليه من المعلومات جرياً على المبدأ الجمركي تمشى عليه المصالح الجمركية للحيلولة دون التهريب ·

وبعد هذا البيان ارجو ان تكون الاغراض المقصودة من هذا المشروع قد اصبحت واضحة وكافية للموافقة عليه فى مجلسكم الموقر ·

(قُبل) ·

شكري بك — هذا قرار اللجنة المالية حول مشروع قانون اضافة فقرة الى المادة الثامنة من قانون الانتقال والسفر :

« اجتمعت اللجنة المالية بتاريخ ١٠—٥—١٩٣٢ وبعد التدقيق في مشروع قانون اضافة فقرة الى المادة الثامنة من قانون الانتقال والسفر لسنة ١٩٣٠ تقرر قبوله بالصيغة الآتية : —

يضاف النص التالي الى آخر المادة الثامنة من قانون الانتقال والسفر لسنة ١٩٣٠ ·

يعطى الموظف الذي يملك طيارة حين سفره بمهمة رسمية في تلك الطيارة اجور نقل على معدل ثلاثين ملاً عن كل كيلو متر يقطعه بالطيارة على ان لا يزيد مجموع هذه الاجور — عدا المياومات — على مجموع الاجور التي تدفع فيما لو قطعت المسافة بسيارة » ·

ترون اننا في اللجنة المالية قد اضفنا الى نص هذا المشروع عبارة قيدنا بها كلمة (السفر) مشترطين ان يكون بمهمة رسمية ، دفعاً لأي التباس قد يطرأ فيما لو ترك النص على حاله ، وقد اضفنا ايضاً بعد عبارة (عدا المياومات) كلمة (على) لان النص يتطلب وضع هذه الكلمة ، اما من حيث الاجور التي يُنوى اعطاؤها عن كل كيلو متر في الطيارة فانها معتدلة ، ولا سيما بعد تقييدها بشرط ان لا تزيد على مجموع الاجور التي تدفع فيما لو قطعت المسافة بسيارة ·

اننا في الوقت الحاضر ندفع بموجب التعريفة المقررة لاجور النقل (٢٠) ملاً عن كل كيلو متر للسيارة ذات الاربعة المقاعد الى الجهات التي تقع غربي الخط الحديدي وفي الشمال من معان و (٢٢) ملا عن كل كيلو متر الى الجهات التي تقع شرقي الخط وفي الجنوب من معان ·

فاذا قيست اجرة الطيارة على هذه الاجور تُرى معتدلة ، لذلك ارجو ان يوافق مجلسكم الموقر على هذا المشروع ·

عادل بك — هل من طرق جوية معينة تسلكها الطيارات لامكان حساب عدد الكيلو



مترات التي يجتازها الموظف صاحب الطيارة ؟ . ارجو من حضرة الزميل مدير الخزينة ان ينورنا .

شكري بك — المفروض ، بل من المؤكد انه يوجد في الطيارة آلة تحسب مايقطعه الطيار من المسافات على اساس الكيلو متر الواحد ، وتستند المالية الى بيانات قائد الجيش ، الذي لايخطر على البال ان يستعمل هذه الفرصة — اي فرصة منحه اخذ اجور — عندما يركب في الطيارة للاستفادة ، وهذا ماأقوله في هذا الموضوع .

توفيق بك — ازيد على ماتفضل به مدير الخزينة بان العبارة الاخيرة من المشروع هي كافية لعدم أخذ اية زيادة ، لانه اشترط ان لاتدفع الاجور في الطيارة اكثر مما لو قطعت المسافة بسيارة .

عادل بك — انا لااعلم ان هذا القانون قد وضع خصيصاً لشخص واحد ، اما الصيغة التي تليت علينا الآن ، تفيد على انه مشروع عام يطبق على كل موظف يملك طيارة في المستقبل ، فعلى هذا لاارى محلاً لما تفضل به حضرة الزميل شكري بك من انه لايعقل بان قائد الجيش يغير الحقيقة او يزيد عدد الكيلو مترات التي يقطعها في كل سفرة بطيارته .

والقانون عندما يوضع ، لابد من ان ينص على عبارة تؤمن تنفيذه بصورة لاتدع مجالا لخسارة الخزينة ، فمن اين نفهم بان الموظفين الذين سيملكون طيارات في المستقبل يكونون صادقين فيما يبينونه من ارقام عن المسافات التي يقطعونها ؟ .

اما احتواء القانون على عبارة تجعل الخزينة غير مجبورة على دفع الاجور في الطيارة اكثر مما لو قطعت المسافة بسيارة ، فهذا لايكفي لتأمين حقوق الخزينة على مااعتقد ، لانه يجوز ان تكون المسافة التي تقطع في الطيارة اقل بكثير من المسافة التي تقطع بسيارة .

حسين باشا الطراونه — ان ضيق مالية البلاد لاتسمح باحداث مصارفات جديدة ، ومن الواجب علينا ان نتحرى الطرق التي تخفف من المصاريف الحالية .

ان السماح الى الموظفين بان يسافروا بالطيارات لايتناسب مع القاعدة المالية ، لاسيما وان بلاد الامارة محدودة المسافات ، ولا تستلزم السفر في الطيارات .

لابأس من السماح الى قائد الجيش عند وقوع امر هام يتعلق بالأمن ان يسافر بالطيارة ، لذلك ارى من اللازم لغو هذا القانون مع استثناء القائد المشار اليه عند مسيس الحاجة .

شكري بك — احب ان الفت نظر حسين باشا الى ان اجور الطيارة ليست مصاريف جديدة ، لان قائد الجيش ان لم يركب طيارة فانه سيركب على كل حال في سيارة ، وسيتقاضى اجرة عن ذلك ، اذن ليست الاجور التي نحن في صددها جديدة ، ومدعاة لاحداث نفقات

جديدة كما يظن حسين باشا .

اما رداً على الاستاذ عادل بك فاني اقول :

ان العداد الموجود في الطيارة يكفل معرفة المسافات التي تقطع فيها ، وعدا ذلك فان هذه الامور تعين عادة في انظمة او قرارات تصدرها الحكومة لصيانة حقوق الخزينة .

اما فيما يتعلق باستشهادي بقائد الجيش فاني اشارك الزميل عادل بك بان القانون يصدر عمومياً للجميع وليس لشخص واحد ، ولكني بالوقت الحاضر رأيت ان الشخص الوحيد الذي سيستفيد من هذا المشروع انما هو قائد الجيش ، فذكرته كمثال لااقل ولا اكثر .

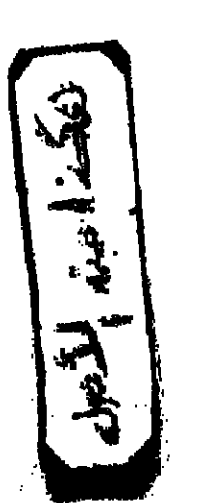
اني الفت نظركم في هذا المجلس الى ان اعطاء الحق لقائد الجيش بان يأخذ اجرة عندما يركب طيارة هو في صالح الامن العام ، لان قائد الجيش يستطيع بهذه الواسطة ان يصل الى المحال التي يريدها حين الحاجة في اقرب وقت .

لذلك ارجو ان يوافق مجلسكم الموقر على هذا المشروع لانه مفيد ونحن في حاجة اليه .

عوده بك — انا الذي اراه في هذا القانون هو لمنفعة الخزينة ، والاقتصاد في النفقات ، من المعلوم انه اذا سافر احد الموظفين الى ناحية من نواحي البلاد واضطر للمبيت فيحق له ان يتقاضى مياومات عدا عن نفقات السيارة التي يمتطيها ، اما الموظف الذي يركب الطيارة فيمكنه ان يعود الى مقر وظيفته في ذات اليوم دون ان يكلف الخزينة لاخذ المياومات ، ولذلك لايوجد ادنى مانع من وضع هذا القانون الذي يسهل لكافة الموظفين ايفاء وظائفهم بكل سرعة دون ان يكلفوا الخزينة لصرف مياومات واجور تزيد على اجور السيارات . واما كيفية معرفة بعد المسافة فالكل منا يعلم بان الحكومة استحصلت على خرائط عامة لكافة بلاد الامارة ، وفيها جميع المساحات ، وعدا ذلك ان مقر الطيران استحصل على مساحات جوية معينة لديه دون عداد ، وكما تفضل حضرة مدير الخزينة فستضع الحكومة انظمة مخصوصة يستند فيها الى تلك الخرائط وتلك القياسات ، ولذلك لم يبق مجال للتردد في تصديق هذا القانون .

اديب بك الكايد — ان ماصرحا به توفيق بك وشكري بك لهو كاف للقناعة بان هذا المشروع مفيد ولا بأس من تصديقه .

عادل بك — ان قصدي من المحاورة التي اثرتها في هذا الشأن هو لتعيين قاعدة مضطردة لاجل حساب عدد الكيلو مترات في الطيارة ، وقد نبهنا الاستاذ عوده بك على انه يوجد خرائط مبين فيها المسافات بين مختلف المحلات في هذه المنطقة ، لذلك ارى ان يوضع نص في صلب هذه المادة على ان تكون الكيلو مترات التي يقطعها الموظف بالطيارة تحسب على اساس قياس اقصر مسافة بين البلدان التي يقطعها في السيارة وذلك استناداً الى الخريطة الرسمية الموجودة لدى الحكومة .



رفيفان باشا — انا ارى انه من المناسب تصديق هذا القانون لانه لايحتوي على مالا يتوافق مع منافع الخزينة ، فأقترح الموافقة على هذا القانون .

شكري بك — اعتقد ان البحث قد نضج في هذا الموضوع ، وارجو بافخامة الرئيس ان يعرض هذا القانون على الرأي .

الرئيس — ماقولكم ؟

(قُبل بالاكثرية) .

حسين باشا الطراونه — ورد في نص الارادة السنية المنشورة في العدد الممتاز ٣٤٦ التي تحدد المواضيع التي سنبحث فيها في هذه الدورة الاستثنائية كلة (بقصد اقرار الامور المعينة فيما يلي) فأظن ان ابدال هذه الكلمة بعبارة (بقصد البحث في الامور المعينة فيما يلي) تكون انسب حرمة لهذا المجلس ، ونشر هذا التصحيح في الجريدة الرسمية .

توفيق بك — ان نص الارادة السنية المشار اليها مطابق تماماً لحكم القانون الاساسي الذي لايجوز الخروج عنه ، اذ ورد في الفقرة الاخيرة من المادة الـ ٣٠ من انه : (يحق لسمو الامير ان يدعو المجلس التشريعي للانعقاد في دورة فوق العادة خارجاً عن دورته العادية بقصد اقرار امور يجب بيانها عند صدور الدعوة ... الخ)

ومن المعلوم ان الاقرار يكون سلباً او ايجاباً ، اي قبول تلك الامور او رفضها ، لذلك لاارى حاجة للتصحيح .

الرئيس — يقرأ مشروع قانون سكك الحديد .

توفيق بك — كانت لجنة القوانين اثناء الدورة الاعتيادية الماضية دققت في مشروع قانون سكك الحديد لسنة ١٩٣٢ وقررت قبوله بعد اجراء بعض التعديلات فيه كما ورد في النسخ الموزعة منه عليكم اخيراً :

(قانون سكك الحديد لسنة ١٩٣٢)

المادة الاولى :

« يسمى هذا القانون (قانون سكك الحديد لسنة ١٩٣٢) ويعمل به من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية » .

توفيق بك — لم تضف اللجنة الى هذه المادة سوى العبارة الاخيرة كما هي الاصول التي سير عليها حتى الآن .

(قبلت) .

المادة الثانية :

« توخياً للغرض المقصود من هذا القانون يكون للعبارات التالية المعاني المبينة ادناه :

توفيق بك — رفعت اللجنة من هذه الفقرة عبارة (الا اذا دلت القرينة على خلاف ذلك) كي لايبقى مجال للالتباس .

« تعني عبارة (سكة الحديد) الخطوط الحديدية او ايّ قسم منها معد لنقل الركاب او الحيوانات او البضائع وتنفيذاً للغاية المقصودة من المواد ٤—٧ تشمل هذه العبارة الخطوط الحديدية المنشأة وتشمل ايضاً :

(أ) — جميع الاراضي الواقعة ضمن سياجات اوغير ذلك من علامات الحدود المبينة حدود الاراضي التابعة لسكة الحديد والاراضي الواقعة على مدى ١٥ متراً من جانبي متوسط الخط عند عدم وجود سياجات او علامات حدود .

(ب) — جميع خطوط سكة الحديد وخطوط التحويل او التخزين او الفروع المستعملة لاشغال السكة او المتعلقة بها .

(ج) — جميع المحطات والارصفة وخطوط البرق والهاتف والورش والمعامل وادوات الآلات الثابتة وغيرها من الاشغال المنشأة للسكة او المتعلقة بها .

(د) — جميع معدّات الماء والبواخر والمراكب والاطواف المستعملة من اجل حركة مناقلات السكة والتي تملكها ادارة سكة الحديد او تستأجرها او تستعملها .

(هـ) — جميع القاطرات وعربات الركاب وعربات نقل البضائع والحيوانات او غيرها من العربات المستعملة لدوام حركة مناقلات السكة الحديدية .

تعني عبارة (ادارة سكة الحديد) مدير السكة الحديدية العام المعيّن حسب الاصول وايّ موظف يشغل هذا المنصب في ذلك الوقت وتشمل ايضاً المهندس الموكول اليه الامر ، اذا دامت السكة لم يتم انشاؤها بعد ولم يعين لها مدير عام .

تعني عبارة (موظف السكة) اي موظف مستخدم للقيام بأية مهمة تتعلق بسكة الحديد .

وتعني لفظة (الراكب) اي شخص مسافر في سكة الحديد او موجود في عقاراتها .

وتعني عبارة (امتعة الركاب) جميع المواد التي يأخذها الراكب معه لاستعماله الشخصي او لراحته حسب مقتضيات العادة او الحاجة كالاحتياجات الضرورية او اللازمة للسفر ولكنها لاتشمل اية مواد تنقل لاجل الشغل او التجارة او الربح الا اذا كان الراكب تاجراً .

وتعني لفظة (الطرود) جميع الطرود والرزم والصناديق التي تحتوي على السمك والاثمار والاقفاص التي تحتوي على الطيور الداجنة وكل مادة او شيئاً آخر ينقل بصورة مشروعة في قطاراتها



الركاب ماعدا المواد التي تدخل ضمن عبارة (امتعة الركاب) ·

تعني لفظة (البضائع) جميع البضائع التي يجوز نقلها في عربات الشحن الملحقة بقطارات البضائع او بالقطارات المختلطة ·

تشمل عبارة (الحيوانات) جميع الحيوانات الحيّة والاسماك والطيور الداجنة وغيرها من الطيور التي يجوز نقلها في قطارات الركاب او البضاعة او القطارات المختلطة ·

تشمل لفظة (القطار) عربات الترولي (ترزينا) ·

تشمل لفظة (الاجرة) كل مايدفع لقاء نقل اي راكب او حيوان او بضاعة ·

توفيق بك - انهذه المادة كما تلاحظون تتعلق بالتعاريف ، ولم تغير لجنة القوانين منها الا ماكان موجباً للالتباس ، اوغير موافق للّغة من حيث الاجمال مع الملاحظة على المعنى الوارد في المشروع ·

(قبلت)

المادة الثالثة :

« ١ — لايحق لأي شخص او ايّة شركة ان ينشئ سكة حديد او يسيرها الا اذا قدم ذلك الشخص او تلك الشركة الى رئيس الوزراء مشروعاً بانشاء السكة وتسييرها وحصل على موافقة من المجلس التنفيذي مقترنة بارادة سنية ·

٢ — لاتطبق هذه المادة على سكة حديد او قسم منها كان معداً لاستعمال الجمهور عند تنفيذ هذا القانون »

توفيق بك — ان اصل هذه المادة الواردة في المشروع كانت لاتحتوي على وجوب الحصول على ارادة سنية وقد رأت اللجنة اضافة نص بهذا المعنى ، ولم تغير به شيء آخر ·

(قبلت) ·

المادة الرابعة :

« للمجلس التنفيذي ان يخول ادارة سكة الحديد حق القيام باي عمل يكون ضروريا لانشاء سكة الحديد او صيانتها او تسييرها او باية اشغال تتعلق بها بموجب الشروط التي يرى انمن الموافق اقرارها » ·

(قبلت) ·

المادة الخامسة :

« ١ — عند وقوع انهيار او حادث آخر او الخشية من وقوعها في اية ثغرة او رصيف او في اي انشاء آخر من انشاآت السكة لرئيس الوزراء ان يخول ادارة سكة الحديد حق الدخول الى الارض المجاورة للسكة لاجل الترميم او لمنع وقوع الحادث او لاتخاذ التدابير المؤقتة لتسيير سكة

الحديد وللقيام باي عمل آخر ضروري لهذه الغاية ·

٢ — يجوز لادارة سكة الحديد ومستخدميها ان يدخلوا عند الضرورة الارض و يقوموا بالاعمال المذكورة اعلاه بدون الحصول على موافقة رئيس الوزراء مقدماً غير انه يجب في مثل هذه الحالة ان ترفع الادارة الى رئيس الوزراء خلال ٧٢ ساعة من تاريخ دخول تلك الارض تقريراً تبين فيه نوع الحادث الذي وقع او يخشى وقوعه والعمل الذي وجد من الضروري اجراؤه ·

٣ — يحق لكل من يتضرر بسبب استعمال الصلاحيات المنصوص عنها في هذه المادة الحصول على تعويض عن ذلك الضرر ويحكم بهذا التعويض من قبل المحاكم النظامية اذا لم يتفق عليه · »

توفيق بك — حصل تغيير في العبارات بحيث جعل النص المتضمن ضرورة الحصول على التعويض صريحاً لاالتباس فيه ، اذ ان الاصل كان به بعض الالتباس ·

(قبلت) ·

المادة السادسة :

« ١ — لايحق لأي شخص او شركة او سلطة محلية ان تمدّ او تضع ايّ انبوب لتوريد الغاز او الماء او الهواء المضغوط او ايّ سلك كهربائي او مجرى فوق سكة الحديد او عليها او تحتها مالم يقدم طلب بذلك الى ادارة السكة الحديدية بالحصول على تصريح بمباشرة هذه الاعمال وتعطى المخططات والمعلومات التي تتطلبها ادارة السكة الحديدية ·

و يتم هذا العمل حسب تعليمات ادارة السكة الحديدية من حيث المدة او كيفية الاجراء ·

٢ — يجوز لادارة سكة الحديد ان ترفض السماح لاي شخص او شركة او سلطة محلية بالقيام بهذا العمل ولها ان تقوم هي باجرائه على نفقة ذلك الشخص او الشركة او السلطة المحلية ·

٣ — يجوز لادارة سكة الحديد في اي وقت كان ان تطالب تغيير او ازالة اي عمل من الاعمال المذكورة في الفقرة (١) من هذه المادة بعد ان تكون قد صرحت باجرائها اذا كان ذلك ضروريا لضبط سير السكة و يدفع التعويض عن هذا التغيير او الازالة بموجب احكام الاتفاق المعقود بين ادارة السكة الحديدية والشخص او الشركة او السلطة المحلية واذا لم يكن هنالك اتفاق بهذا الشأن فيحكم بالتعويض من قبل المحاكم النظامية ·

٤ — ليس في هذه المادة مايتعارض مع سلطة الحكومة · »

(قبلت) ·

المادة السابعة :

« ١ — يجوز لادارة السكة الحديدية في الاحوال التالية :

(أ) — اذا كان يخشى وقوع شجرة قائمة بالقرب من سكة الحديد على هذه السكة



بصورة تعرقل معها الحركة ·

(ب) اذا كانت الشجرة او الاشجار تحجب روئية القطارات في المزلقان (الممر) او اذا كانت سكة الحديد واقعة في منعطف ·

ان تقطع تلك الشجرة اوان تتصرف بها على وجه آخر مما يحول دون وقوع الخطر او مما يزيل العوائق حسبما تقتضيه الحال ·

٢ — اذا كانت الشجرة التي قطعتها ادارة السكة او تصرفت فيها بمقتضى الفقره (أ) من هذه المادة قائمة قبل انشاء السكة او نصب الاشارة فيجوز للمحكمة النظامية بناء على طلب الشخص او الاشخاص ذوى المصلحة في تلك الشجرة ان تحكم بالتعويض الذي تراه معقولا اذا لم يمكن الاتفاق عليه مع الادارة ·»

توفيق بك — اضفنا في اللجنة الى هذه المادة العبارة الاخيرة منها ، اذ فكرنا انه ربما يكون من الميسور ان يتفق الشخص مع الادارة قبل ان يقيم القضية في المحكمة ·»

(قبلت) ·

المادة الثامنة :

«يجوز للمجلس التنفيذي ان يعين — بأمر يصدره — بعض المناطق الخارجة عن مناطق البلدية التي لايجوز لأى شخص ان ينشيء فيها بناء على ارض متاخمة لسكة الحديد وواقعة على مسافة ١٥ متراً من متوسط الخط الا بتفويض من ادارة السكة على ان تحدد هذه المناطق في الامر المذكور ويجوز لادارة السكة ان ترفض السماح بالبناء اذا كان يخشى ان يحجب البناء روئية القطارات · وكل من يبنى خلافاً لمنطوق الامر الصادر بمقتضى هـذه المادة يعرض بعد الادانة لدى محكمة بدائية لغرامة لاتتجاوز (٥٠) جنيهاً فلسطينياً مع ازالة البناء الذي اقامه » ·

توفيق بك — من الطبيعي ان هـذه المادة كما صرح في نصها لاتشمل مناطق البلديات التي يكون العمار داخلها ·

(قبلت) ·

المادة التاسعة :

« ١ — يعتبر موظف السكة الحديدية الأرفع درجة الموجود بشرق الاردن في ذلك الوقت المدعي او المدعى عليه الاسمي حسبما تقتضيه الحال في اية دعوى تقيمها ادارة السكة الحديدية او تقام عليها ·

٢ — لاتسمع دعوى على ادارة السكة الحديدية مالم يكن قد شرع فيها خلال ستة اشهر بعد وقوع السبب في اقامة الدعوى » ·



(قبلت) ·

المادة العاشرة :

« على ادارة سكة الحديد ان ترسل الى رئيس الوزراء تقريراً بجميع الحوادث التي تقع في اثناء نقل الركاب والبضائع على سكة الحديد اذا نشأ عنها ضرر لاحد ما في جسده او في نفسه حسب النموذج والصورة وفي الاوقات التي قد يأمر بها رئيس الوزراء » ·

(قبلت) ·

— المخالفات والعقوبات —

المادة الحادية عشرة :

« كل موظف من موظفي سكة الحديد يرفض او يهمل القيام بواجباته او يقوم بها بصورة غير لائقة يعرض بعد الادانة لغرامة لاتتجاوز (١٠) جنيهات فلسطينية فأذا كان رفض ذلك الموظف او اهماله القيام بواجباته او قيامه بها بصورة غير لائقة تعرض سلامة اي مسافر او شخص موجود في سكة الحديد للخطر فيعرض ذلك الموظف بعد الادانة للحبس مدة لاتزيد على سنتين او لغرامة لاتتجاوز (٥٠) جنيهاً فلسطينياً او لكلتا العقوبتين » ·

(قبلت) ·

المادة الثانية عشرة :

« كل من يقوم عن اهمال منه بدون عذر مشروع بأيّ عمل قد يعرض سلامته او سلامة اي مسافر او شخص موجود في سكة الحديد للخطر يعرض بعد الادانة للحبس مـدة لاتتجاوز ستة اشهر اولغرامة لاتزيد على (٥٠) جنيهاً فلسطينياً او لكلتا العقوبتين » ·

(قبلت) ·

المادة الثالثة عشرة :

« كل من يرمي حجراً او شيئاً آخراو يسبب في سقوط ذلك على ايّة قاطرة او قطار او عربة سكة حديد اخرى في اثناء سيرها بصورة يعرض فيها ايّ شخص للخطر يعرض بعد الادانة للحبس مدة لاتزيد على السنة الواحدة او لغرامة لاتزيد على (١٠٠) جنيه فلسطيني · اما اذا تسبب عن هذا العمل ضرر جسماني لشخص مسافر في القاطرة اوالقطار فيجوز ان يحكم بالحبس لمدة لاتتجاوز الثلاث سنوات » ·

(قبلت) ·

المادة الرابعة عشرة :

« كل من يسبب (بعمل غير قانوني او عدم رعاية الانظمة او اهمال) وقوع حادث لقاطرة